

N° 1434

———

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 octobre 2013

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2014** (n° 1395)

TOME V

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES

TRANSPORTS TERRESTRES ET FLUVIAUX

PAR M. RÉMI PAUVROS

Député

———

Voir le numéro : **1428** (Tome III, annexes 17 et 18).

SOMMAIRE

—

Pages

INTRODUCTION

Le programme 203 « *Infrastructures et services de transport* » s'inscrit cette année dans une mission à l'intitulé nouveau : « *Écologie, développement et mobilité durables* ». **La « mobilité » remplace ainsi l'« aménagement ».** Faut-il voir dans ce changement de terminologie une réduction de périmètre, ou une reconnaissance des travaux de la commission « Mobilité 21 », dont le Gouvernement a repris les recommandations ?

Des modifications ont été apportées dans le projet de loi de finances 2014 à la structure de la mission « *Égalité des territoires et logement* », pour rattacher au ministère de l'égalité des territoires et du logement les compétences et les crédits en matière d'urbanisme, donnant à cette mission un rôle central dans l'aménagement du territoire. **Quant à la politique des transports, il est clairement question de lui donner une direction plus affirmée, plus cohérente, notamment grâce aux travaux de « Mobilité 21 ».**

Le programme 203 porte à la fois sur les infrastructures et sur les services de transport routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires, maritimes et aéroportuaires, sur la sécurité, la sûreté et la régulation des secteurs économiques concernés. Il regroupe l'ensemble des moyens de l'État concourant à la politique nationale des transports, et fait appel aux financements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (A.F.I.T.F.) sous forme de fonds de concours.

Les objectifs généraux du programme 203 sont clairement énoncés dans le Projet annuel de performances : optimiser le système de transport afin de « *limiter, autant que possible, la création de nouvelles infrastructures* » ; améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires ; améliorer les performances énergétiques du système de transport ; adapter les infrastructures existantes et réaliser les infrastructures nouvelles indispensables « *en visant l'excellence environnementale* ».

Conformément aux préconisations de la commission « Mobilité 21 », rendues publiques le 27 juin 2013 et reprises par le Premier ministre le 9 juillet dernier, les investissements dans le domaine des infrastructures de transport seront majoritairement orientés vers la qualité et l'efficacité du réseau de transport **existant,** pour intensifier les efforts de rénovation et de développement des transports du quotidien.

Le présent avis couvre les actions qui, au sein du programme 203, sont relatives aux transports routiers, ferroviaires et fluviaux. Les transports maritimes et les transports aériens font l'objet d'avis budgétaires distincts, présentés respectivement par MM. Jean-Christophe Fromantin et Jacques Alain Bénisti.

Il convient de noter que par ailleurs, certains des grands projets du Programme d'investissements d'avenir (PIA), et plusieurs des trente-quatre grands chantiers industriels présentés par le Président de la République le 12 septembre dernier, concernent les transports terrestres (le véhicule écologique consommant moins de 2 litres/100 km, les bornes de recharge pour les véhicules électriques, les véhicules à pilotage automatique, les logiciels et systèmes embarqués, le « TGV du futur », le développement des biocarburants, le volet « transports urbains » du plan « Services sans contact »…).

Votre Rapporteur invite la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire à émettre un avis favorable sur le budget consacré aux transports terrestres et fluviaux dans le projet de loi de finances pour 2014.

Il se félicite qu'une véritable stratégie se dégage – enfin – pour une politique des transports renouvelée, avec le plan de modernisation pour le réseau ferroviaire, les engagements pris par le Gouvernement suite au rapport « Mobilité 21 », les grands chantiers de recherche et d'industrie dans le domaine des transports, le plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France et le « Nouveau Grand Paris », et la réforme ferroviaire à venir.

Il conviendra d'aborder, lors de l'adoption de celle-ci et dans le cadre des projets de loi de décentralisation en cours d'examen, la question de la place des régions dans la politique des transports, pour compléter cette stratégie ambitieuse.

Cette politique de transport renouvelée doit être portée par une vision courageuse de la mobilité, de l'aménagement, et de l'égalité des territoires en France. Cette vision doit rejoindre les préoccupations réelles des Français, pour lesquels l'accès à la mobilité est une condition de l'égalité devant les services publics autant que devant l'emploi.

La fin du « tout TGV » est désormais actée, la multi-modalité, le développement des transports combinés et l'efficacité du fonctionnement du réseau existant (qui passe par son entretien et sa modernisation) sont les nouvelles priorités du Gouvernement pour les années qui viennent. Ces priorités sont celles que défend votre Rapporteur.

Programme 203 « Infrastructures et services de transports » **Par action**	Autorisations d'engagement ouvertes en LFI pour 2013	Autorisations d'engagement demandées pour 2014	*Évolution 2013 / 2014*	FDC et ADP attendus en 2014	Crédits de paiement ouverts en LFI pour 2013	Crédits de paiement demandés pour 2014	*Évolution 2013 / 2014*	FDC et ADP attendus pour 2014
Action 01 : Développement des infrastructures routières	1 000			597 500 000	1 000			1 109 271 204
Action 10 : Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	3 225 131 962	2 886 232 825	*-10,51%*	395 000 000	3 225 131 962	2 886 232 825	*-10,51%*	429 557 435
Action 11 : Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	347 360 645	328 443 803	*-5,44%*	36 000 000	352 219 201	341 729 147	*-2,98%*	65 035 418
Action 12 : Entretien et exploitation du réseau routier national	337 178 491	335 315 940	*-0,55%*	276 000 000	341 966 056	340 775 940	*-0,35%*	329 983 333
Action 13 : Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres	100 493 532	49 096 294	*-51,14%*	54 000 000	105 484 738	54 096 294	*-48,72%*	38 933 333
Action 14 : Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports fluviaux, maritimes et aériens	17 778 556	23 825 326	*+34%*	15 750 000	27 672 573	28 025 326	*+1,27%*	5 750 000
Action 15 : Stratégie et soutien	23 704 638	19 101 645	*-19,42%*	1 800 000	23 704 638	19 101 645	*-19,42%*	1 800 000
TOTAL	**4 051 648 824**	**3 642 015 833**	***-10,11%***	**1 376 050 000**	**4 076 180 1680**	**3 669 961 177**	***-9,96%***	**1 980 330 723**

Programme 203 « Infrastructures et services de transports » **Par titre et catégorie**	Autorisations d'engagement ouvertes en LFI 2013	Autorisations d'engagement demandées pour 2014	FDC et ADP attendus en 2014	Crédits de paiement ouverts en LFI 2013	Crédits de paiement demandés pour 2014	FDC et ADP attendus en 2014
Titre 3. Dépenses de fonctionnement :	465 584 778	456 759 512	11 800 000	466 075 738	456 759 512	11 800 000
- dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	*195 823 109*	*191 409 558*		*196 314 069*	*191 409 558*	
- subventions pour charges de service public	*269 761 669*	*265 349 954*		*269 761 669*	*265 349 954*	
Titre 5. Dépenses d'investissement (dépenses pour immobilisations corporelles de l'État)	167 738 494	164 093 236	852 500 000	171 998 140	169 564 580	1 116 569 870
Titre 6. Dépenses d'intervention :	3 418 325 552	3 021 163 085	511 750 000	3 438 106 290	3 043 637 085	851 960 853
- transferts aux entreprises	*2 701 893 831*	*2 676 867 745*		*2 721 674 569*	*2 699 341 745*	
- transferts aux collectivités territoriales	*10 804 320*	*2 259 630*		*10 804 320*	*2 259 630*	
- transferts aux autres collectivités	*705 627 401*	*342 035 710*		*705 627 401*	*342 035 710*	
TOTAL	**4 051 648 824**	**3 642 015 833**	**1 376 050 000**	**4 076 180 168**	**3 669 961 177**	**1 980 330 723**

Source : Projet annuel de performance pour 2014, mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

I. LE PROGRAMME 203 « INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORT »

A. DES CRÉDITS STABLES ?

Avec environ 3,642 milliards d'euros en autorisations d'engagement et près de 3,670 milliards d'euros en crédits de paiement, le projet de budget 2014 du programme 203 représente plus du tiers du budget de la mission « *Écologie, développement et mobilité durables* » (35,56 % des autorisations d'engagement et 37,56 % des crédits de paiement).

Mais le programme 203 est, au moins en apparence, en très forte baisse dans le PLF 2014 par rapport à la loi de finances adoptée pour 2013 : les autorisations d'engagement demandées pour 2014 sont inférieures de 10,11 % à celles obtenues pour 2013, et les crédits de paiement demandés pour 2014 sont en baisse de près de 10 %.

Il faut cependant tenir compte, pour une juste estimation du budget qui sera consacré par l'État aux transports en 2014, de l'importance des fonds de concours (FDC) et des attributions de produits (ADP), provenant essentiellement de l'AFITF, dont les montants prévus sont au contraire nettement supérieurs à ceux attendus en 2013, et qui viennent porter le montant des autorisations d'engagement du programme 203 à plus de 5 milliards d'euros, et le montant des crédits de paiement à plus de 5,6 milliards d'euros. Dans la loi de finances initiale pour 2013, ces montants étaient respectivement de 5,18 et 5,6 milliards d'euros : **le budget du programme 203 est donc globalement stable par rapport à 2013.**

B. L'ACTEUR-CLÉ, L'A.F.I.T.F, DOIT VOIR SON AVENIR CONFORTÉ

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un opérateur-clé, qui a vocation à intervenir aussi bien sur les nouveaux chantiers que sur les opérations de rénovation et de modernisation des réseaux existants. Elle vient en appui de toutes les actions qui composent le programme 203 (à l'exception de l'action n° 15 « Stratégie et soutien »).

1. Les ressources budgétaires de l'A.F.I.T.F

Les ressources de l'AFITF proviennent exclusivement du secteur routier. À l'origine, elles reposaient sur les dividendes des participations de l'État dans les sociétés d'autoroutes. À la suite de la privatisation de ces sociétés en 2006, l'agence a reçu une dotation exceptionnelle de 4 milliards d'euros en remplacement de ces recettes, dotation qui a été entièrement consommée.

S'y ajoutent **trois recettes pérennes** :

– le produit de la taxe d'aménagement du territoire due par les concessionnaires d'autoroutes (565 millions d'euros prévus au budget initial 2013) ;

– le produit de la redevance domaniale due par les concessionnaires d'autoroutes (299 millions d'euros prévus pour l'année 2013, soit une augmentation de 100 millions d'euros par rapport à 2012) ;

– et une partie du produit des amendes forfaitaires des radars automatiques (227 millions d'euros prévus au budget initial 2013).

Ces recettes étant insuffisantes, **le budget de l'agence est complété par une subvention d'équilibre versée par l'État, dans l'attente de la mise en place de la Taxe poids lourds nationale (TPLN) ou « écotaxe poids lourds »** instituée par la loi de finances pour 2009. Il est en effet prévu que la majeure partie du produit de l'« écotaxe » sur les poids lourds empruntant le réseau routier non concédé, actuellement gratuit, constituera une nouvelle recette pérenne pour l'agence. La subvention d'équilibre s'est élevée à 700 millions pour 2013.

Pour 2014, le montant de la subvention budgétaire d'équilibre s'élèvera à 334 millions d'euros, et selon le projet annuel de performances annexé au PLF 2014, le budget de l'AFITF pour 2014 devrait s'établir à environ 2,2 milliards d'euros. Il est prévu que la subvention d'équilibre disparaisse en 2015.

Selon le projet annuel de performances pour 2014, les ressources de l'AFITF devraient permettre de financer, pour l'essentiel, des engagements antérieurs : la poursuite des travaux des quatre LGV en cours (LGV Est, LGV Tours-Bordeaux, LGV Bretagne-Pays-de-Loire et contournement de Nîmes-Montpellier), la poursuite des études et travaux de reconnaissance pour le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin et pour ses accès côté français, la poursuite de la modernisation et de la régénération du réseau fluvial dans le cadre du contrat de performance avec VNF, la poursuite de projets routiers déjà engagés (route Centre Europe Atlantique, rocade L2 à Marseille…), le financement des dernières tranches des CPER 2007-2013 et des PDMI, la modernisation des matériels roulants d'Île-de-France et des trains d'équilibre du territoire…

Les projets d'infrastructure de dimension européenne

La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin et le canal Seine Nord Europe ont été volontairement exclus du périmètre d'analyse de la commission « Mobilité 21 », afin que ces projets puissent faire l'objet d'une concertation séparée.

La Commission européenne, en affirmant le 17 octobre dernier que ces deux projets sont éligibles à des subventions européennes jusqu'à 40% des dépenses, sur le budget portant sur la période 2014 – 2020, a ouvert une nouvelle phase dans la perspective de réalisation de ces chantiers.

Ces projets s'inscrivent dans la politique européenne des transports, un accord politique ayant été trouvé entre le Conseil et le Parlement européen sur le programme « RTE-T » (réseaux transeuropéens de transport) pour la période 2014-2020. Les RTE-T se structurent

désormais autour de 9 « corridors » transeuropéens, le tracé de chacun de ces corridors concernant au moins le territoire de 3 États et combinant plusieurs modes de transport. Quatre de ces corridors traversent le territoire français. Le Lyon-Turin constituera ainsi l'un des tronçons ferroviaires d'un axe allant de la péninsule ibérique à la frontière orientale de l'Union européenne. Le canal Seine-Nord Europe s'inscrira dans un corridor allant de la mer du Nord à la Méditerranée.

2. Les conséquences pour l'A.F.I.T.F des reports de l'entrée en vigueur de l'« écotaxe poids lourds »

Les principales recommandations de la commission « Mobilité 21 », notamment la priorité à donner à l'amélioration des réseaux existants et l'identification d'une liste de grands projets, avec un classement en « premières priorités » et en « secondes priorités », fixent le cadre des interventions de l'AFITF pour les années à venir. Selon la formule employée par M. Frédéric Cuvillier, ministre chargé des transports, lors de son audition par la commission des finances et la commission du développement durable le 2 octobre 2013, « *alors que le SNIT n'offrait aucune lisibilité, nous disposons désormais d'une méthode et d'un mode d'emploi pour agir* ».

Toutefois – et la commission « Mobilité 21 » l'a clairement indiqué – la concrétisation de ces recommandations est **directement subordonnée au maintien de capacités budgétaires suffisantes pour l'AFITF**. Des inquiétudes à ce sujet viennent quelque peu assombrir le tableau.

D'ores et déjà, le report du 1er juillet 2013 au 1er janvier 2014 de l'entrée en vigueur de « l'écotaxe poids lourds » a pour conséquence **un manque-à-gagner de 35 millions d'euros en 2013 et probablement de 200 millions d'euros en 2014**, chiffres cités par le ministre le 2 octobre. Il convient de rappeler l'existence d'un décalage d'environ deux mois entre la perception du produit de la taxe et son versement dans les caisses de l'AFITF. Si le produit de la taxe est susceptible d'atteindre entre 800 millions et 1 milliard d'euros en année pleine, ce montant ne sera par définition pas atteint en 2014 même si la taxe entre en vigueur au 1er janvier – ce qui est désormais exclu, du fait de la suspension annoncée par le Premier ministre le 29 octobre dernier.

Votre Rapporteur déplore les incertitudes persistantes sur le produit attendu de la « taxe poids lourds » pour l'année 2014, et l'absence de réflexion, au-delà de la création de cette taxe, sur l'avenir des ressources de l'Agence. Il relève que, outre le manque-à-gagner pour les recettes de l'AFITF, celle-ci doit effectuer les versements correspondant à la rémunération du consortium Ecomouv, pour un montant d'environ 230 millions d'euros par an. (1)

Le ministre chargé des Transports a rappelé, lors de son audition du 2 octobre 2013, que le Gouvernement s'est engagé « *à sanctuariser 400 millions*

---

(1) Une partie de cette somme étant reversée par Ecomouv aux sociétés habilitées de télépéage associées au fonctionnement du dispositif.

d'euros destinés à l'AFITF en plus de l'écotaxe poids lourds » à l'horizon 2015, et que « *le budget de l'agence sera donc porté de 2,2 à 2,5 milliards d'euros d'ici à 2017* ».

Lors de son audition, M. Philippe Duron, président de l'AFITF, a indiqué que l'enveloppe de 30 milliards d'euros d'investissements à consacrer d'ici 2030 aux projets d'infrastructures selon le scénario n° 2 avait été calculée sur la base d'une hypothèse : celle du maintien d'une subvention budgétaire de 400 millions par an pour l'Agence jusqu'en 2030. Il a fait valoir qu'il était crucial de pérenniser cette subvention d'équilibre jusqu'à ce que la conjoncture économique amène une croissance significative du trafic routier et donc des trois recettes pérennes existantes de l'Agence.

Votre Rapporteur appelle le Gouvernement et le Parlement à ne pas écarter la possibilité de repousser au-delà de 2015 la perspective de suppression de la subvention budgétaire d'équilibre versée à l'Agence.

C. VERS UN VOLET « MOBILITÉ MULTIMODALE» POUR LA NOUVELLE GÉNÉRATION DE CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGIONS

Les contrats de projets État-régions (CPER) 2007-2013 comportent un volet consacré aux transports, avec une part de 3,275 milliards d'euros à la charge de l'État (non compris les CPER signés avec les régions d'outre-mer), mais contrairement à la précédente génération de CPER, ce volet n'inclut pas d'actions relatives au transport routier.

Répartition des engagements de l'État dans les CPER 2007-2013
par mode de transport (en milliers d'euros)

Ferroviaire classique (dont régénération)	1 566,4
Transports collectifs Île-de-France	766
Ports maritimes	260,7
Fluvial	217,7
TSCP province	176
Études et acquisitions foncières des LGV	151,2
Transport combiné	136,7
Part totale de l'État	**3 274,9**

Source : Projet annuel de performances annexé au PLF 2014.

Au terme de l'exercice 2013, le taux de réalisation du volet transport de ces CPER devrait être d'environ 86 % (non compris le programme de renouvellement du matériel roulant Transilien ayant fait l'objet d'un accord distinct avec la région Île-de-France, et le plan « espoir banlieue »).

L'élaboration de la nouvelle génération de CPER, pour la période 2014-2020, est en cours. Ils comporteront un volet « mobilité multimodale », qui couvrira l'ensemble des transports terrestres et maritimes, y compris les transports routiers. Les listes d'opérations par région sont actuellement en préparation, et doivent être présentées d'ici la fin de l'année 2013. Pour ce volet, la part de l'État

devrait atteindre un montant global de 6,5 milliards d'euros, selon les indications fournies à votre Rapporteur par la SNCF.

Le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances pour 2014 présente ce futur volet « mobilité multimodale » comme un outil pour le rééquilibrage entre modes de transport, qui « *inscrira les opérations ferroviaires dans une approche désormais multimodale* ». C'est par les CPER que sera décliné, territoire par territoire, le plan de modernisation du réseau ferroviaire présenté le 19 septembre 2013 par Réseau Ferré de France à la demande du Gouvernement.

Le transport routier sera désormais inclus dans les CPER, par l'intégration dans ceux-ci des PDMI (programmes de modernisation des itinéraires routiers), comme l'a indiqué le ministre le 2 octobre 2013 : « *Les PDMI (...) ne seront pas maintenus en l'état. Ils avaient été conçus pour compenser l'abandon des travaux routiers dans les contrats de plan État-région (CPER), abandon décidé par le précédent Gouvernement. Les collectivités locales ayant fini par persuader mes prédécesseurs qu'il fallait un volet routier, on a imaginé ces programmes de modernisation – qui (...) n'ont été abondés qu'à hauteur de 350 millions par an (et encore moins à la fin du dernier quinquennat) alors que la contractualisation portait sur un montant double. Faute de crédits suffisants, nous avions donc un PDMI de retard. (...) Les PDMI sont désormais réintégrés dans les CPER sous la forme d'un volet « contractualisation de la mobilité ».* »

Votre Rapporteur observe que les attentes sont très fortes sur les futurs CPER, et que leur élaboration est complexe. La question la plus délicate concerne l'arbitrage à réaliser, dans les régions, entre les opérations à mener sur le réseau structurant et celles consacrées au réseau secondaire.

II. LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Les contributions du budget de l'État au transport ferroviaire comprennent les concours apportés, d'une part, à la SNCF, et d'autre part les concours apportés à RFF. Les concours à la SNCF ne relèvent pas seulement du budget des transports (programme 203 (1) et compte d'affectation spéciale), mais aussi d'autres ministères. (2)

A. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 203 POUR 2014

Le Gouvernement a pleinement souscrit à la recommandation de la commission « Mobilité 21 » sur la priorité à donner, dans le secteur ferroviaire, à l'amélioration de la qualité, de la fiabilité et de l'efficacité des réseaux existants

---

(1) Une compensation des tarifs sociaux nationaux : 40 millions d'euros en 2013, et 30 millions d'euros dans le PLF 2014.

(2) Participation du ministère de la Culture au financement du plan de transport de la presse quotidienne, subvention au titre de la politique sociale en matière d'emplois jeunes et d'autres contrats spécifiques, versements du ministère de la Défense pour les facilités de circulation du personnel militaire.

par rapport à la construction de nouveaux réseaux (même si les chantiers déjà lancés pour quatre LGV ne sont pas remis en cause). **Votre Rapporteur salue cette priorité fermement posée avant même la présentation du rapport de la commission**, compte tenu de l'urgence que présentent les travaux à réaliser sur l'infrastructure ferroviaire existante, au bénéfice notamment des trains du quotidien, pour répondre aux attentes légitimes des Français.

Cette priorité est au cœur du grand plan de modernisation qu'a présenté Réseau Ferré de France à la demande du Gouvernement, et sera déclinée sur les territoires à travers les futurs CPER.

Dans le projet de budget pour 2014, le montant total des concours versés par l'État à RFF est de 2,478 milliards d'euros, à titre de contribution au financement de l'utilisation du réseau ferré national par les TER hors Île-de-France (1,638 milliard d'euros), par les trains nationaux classiques de voyageurs « Intercités » - les TET - pour 517,5 millions, et par les trains de fret (323,6 millions).

Ceci n'inclut pas les concours spécifiques versés par l'AFITF (que le projet de loi de finances évalue à 430 millions d'euros en crédits de paiement – sous les réserves, évoquées dans la première partie, relatives au budget effectif de l'Agence en 2014), ni la participation des collectivités territoriales, ni les recettes des péages. Ces dernières, estimées à 3,7 milliards d'euros pour 2014, sont consacrées au remboursement de la dette contractée correspondante.

RFF connaît une série de graves difficultés, chroniques pour certaines, plus récentes pour les autres. La plus sérieuse est évidemment le poids désormais insoutenable de la dette accumulée : son encours était de 31,5 milliards d'euros fin 2012, en augmentation tendancielle de 3 milliards d'euros par an. Malgré les concours budgétaires de l'État, RFF ne parvient pas à financer ses activités quotidiennes sans contracter de nouveaux emprunts. **Cet endettement sera au cœur des débats sur le projet de loi de réforme ferroviaire, qui a été déposé le 16 octobre 2013**.

B. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « SERVICES DE TRANSPORT CONVENTIONNÉ DE VOYAGEURS » : LES T.E.T. EN CHANTIER

Le compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs », créé par la loi de finances pour 2011, recouvre deux programmes : le programme 785 « Exploitation des services nationaux de transport conventionnés » (217,4 millions d'euros pour 2014) et le programme 786 « Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés » (118 millions d'euros).

Dans les deux cas, il s'agit de mettre en œuvre **la convention État-SNCF du 13 décembre 2010 relative à l'exploitation des « trains d'équilibre du territoire » (T.E.T).** Par cette convention, l'État, autorité organisatrice des T.E.T,

définit avec la SNCF les obligations de service public à assurer en matière de desserte, de fréquence, de maintenance et de régénération du matériel roulant. En contrepartie, la SNCF reçoit une compensation afin de couvrir le déficit d'exploitation. Cette compensation s'est élevée à 312 millions d'euros en 2012.

Les TET transportent 100 000 voyageurs par jour, pour un chiffre d'affaires annuel d'environ 1 milliard d'euros. Ils desservent 367 villes, sur 38 lignes, incluant 12 lignes de nuit.

Le compte d'affectation spéciale est alimenté par **trois recettes** : le produit de la **contribution de solidarité territoriale** (CST) et le produit de la **taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires** (TREF), dues par les entreprises de service de transport ferroviaire de voyageurs (en pratique, la SNCF), et **une fraction de la taxe d'aménagement du territoire** (TAT) acquittée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, pour un total de 309 millions d'euros dans le PLF pour 2014, contre 325 millions d'euros dans la loi de finances pour 2013.

Le montant total des recettes perçues sur la SNCF demeurera inchangé par rapport à la loi de finances pour 2013 (290 millions d'euros), la baisse est donc due à une diminution de la recette issue de la TAT (19 millions d'euros au lieu de 35 millions). Il ne s'agit pas de diminuer la taxe sur les sociétés d'autoroutes, mais de neutraliser l'impact de deux modifications : les dépenses du programme 785 relatives aux péages d'infrastructure se trouvent diminuées de 16 millions d'euros par rapport à 2013, du fait d'une réduction d'environ 22 millions du montant de la redevance de circulation acquittée par la SNCF et de la création de la redevance de quai, également acquittée par la SNCF (6 millions d'euros).

La convention État-SNCF arrive à échéance à la fin de l'année 2013. Mais elle prévoit une possibilité de prolongation, que l'État et la SNCF ont décidé d'utiliser pour **préparer en 2014 une nouvelle convention pour 2015**.

Le renouvellement du matériel roulant des TET est une question cruciale. Le parc est ancien, les 364 locomotives ayant 35 ans de moyenne d'âge, et les 1 948 voitures environ 30 ans en moyenne. Afin d'assurer le plan de transport prévu dans la convention de 2010, un plan d'investissement pour la régénération du matériel roulant, d'environ 300 millions d'euros, a été défini pour 2011-2013. Ce plan sera poursuivi en 2014, et les crédits du programme 786 participent de son financement.

Le 9 juillet 2013, le Premier ministre a annoncé le renouvellement du matériel roulant des TET entre 2015 et 2025. Dans ce cadre **une première tranche ferme de 500 millions d'euros doit être engagée**, avec une option de 100 millions supplémentaires, **pour une livraison des nouveaux matériels à partir de 2015. Les premiers paiements de cet investissement interviendront en 2014, avec le concours de l'AFITF**. **La priorité a été donnée au renouvellement des locomotives thermiques** par rapport à celui des voitures Corail et des locomotives électriques.

Votre Rapporteur observe que le matériel thermique est effectivement obsolète, et que, dans l'attente de la mise en service de nouveaux trains, la question de la maintenance du matériel existant est problématique. On peut noter qu'une partie de l'enveloppe de 500 millions d'euros annoncée sera consacrée à la construction de nouveaux centres de maintenance.

Interrogés par votre Rapporteur, les services du ministère des Transports ont indiqué que la livraison de nouveaux matériels en 2015 concernera 34 trains Regiolis d'Alstom, pour lesquels un contrat d'achat existe déjà et qui feront l'objet d'adaptations pour effectuer de longues distances. Ces trains seront déployés sur 5 lignes.

Sur la base des informations recueillies, votre Rapporteur relève que le montant annoncé de 500 millions d'euros ne permettra sans doute pas de maintenir les dessertes actuelles, ce qui soulève des inquiétudes justifiées s'agissant des lignes intermédiaires. **Il appelle à lever rapidement les incertitudes sur cette question, et à résoudre au préalable la question essentielle des rôles respectifs et de l'articulation entre les TET et les TER**.

Votre Rapporteur estime que la démarche de « *renouveau des Intercités* » doit comporter une réflexion préalable sur la définition précise d'un « produit » Intercités doté d'une identité et d'une place claires dans le système ferroviaire français. Ces trains doivent, comme l'a annoncé le Premier ministre le 9 juillet 2013, « *impérativement prendre toute leur place* » entre les TER et les TGV.

Votre Rapporteur souscrit aux propos du Premier ministre visant à inscrire les TET dans la politique nationale de mobilité multimodale et à renforcer les possibilités de complémentarité entre les différents modes de transport. Ce renouveau doit clairement faire figure de chantier prioritaire concernant le transport ferroviaire, tandis que le choix de créer un nouveau produit répondant véritablement aux attentes de la population doit rester ferme de la part du Gouvernement.

D'autre part, comme l'a souligné M. Jacques Rappoport, président de RFF, lors de son audition par votre Rapporteur, le renouvellement du matériel roulant doit être mené de manière coordonnée avec les travaux portant sur les infrastructures, pour assurer l'adéquation entre les caractéristiques techniques des nouveaux trains et celles des infrastructures nouvelles ou rénovées (taille et hauteur des quais…).

Votre Rapporteur souhaite enfin mettre l'accent sur **l'importance majeure de l'enjeu industriel** que représente dès à présent et à long terme le marché du renouvellement des matériels roulants pour l'ensemble des « trains du quotidien », en France mais aussi à l'export. Les cahiers des charges pour les achats futurs, qui seront élaborés en 2014, représenteront **un défi pour la compétitivité de l'industrie ferroviaire française**, face aux concurrents

européens. Un choix devra être fait entre privilégier l'acquisition de modèles existants « améliorés » et la fabrication, qui nécessite plus de temps, de modèles innovants.

C. LE FRET FERROVIAIRE

La part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur terrestre de marchandises stagne autour de 10 % depuis 2011. Elle devrait se maintenir à ce niveau en 2014.

L'un des objectifs majeurs du programme 203 est le développement de la part des modes alternatifs à la route dans les déplacements des personnes et le transport des marchandises (objectif 4). La démarche, qui s'inscrit dans le cadre de la politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre définie par la loi de programmation du 3 août 2009 (relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement), vise notamment à faire gagner des parts de marché sur le transport routier pour le fret.

Pour ce faire, tous les « leviers » possibles doivent être mis en œuvre pour renforcer la complémentarité des modes de transport (le transport fluvial, le cabotage maritime, le transport combiné, les autoroutes ferroviaires, etc).

Dans le programme 203 du PLF 2014, les crédits destinés au soutien du transport combiné ferroviaire s'élèvent à 11,5 millions d'euros en autorisations d'engagement et 16,5 millions d'euros en crédits de paiement. Ils couvrent deux types de dépenses :

– le financement de services d'autoroutes ferroviaires, en particulier du nouveau service public de ferroutage qui doit succéder à l'expérimentation en cours entre Aiton (près de Chambéry) et Orbassano et dont le lancement est prévu cette année,

– et le dispositif, prorogé, de soutien au transport combiné (transport successif par rail et par route de containers et caisses mobiles), qui vise à contribuer à la reconquête des parts de marché de cette activité qui a été très négativement impactée par la crise.

Le lancement de deux nouvelles autoroutes ferroviaires à l'horizon 2016-2017 a été annoncé par le Gouvernement le 18 septembre 2013. La première, l'« autoroute ferroviaire Atlantique », sur le parcours Dourges-Bayonne, vise à reporter 7 % du trafic de la route vers le rail, ce qui constitue un enjeu particulièrement lourd pour les axes très fréquentés vers la frontière espagnole. La seconde correspond au prolongement vers Calais de l'autoroute ferroviaire reliant Bettembourg au Boulou. L'autoroute actuelle connaît des trafics en constante progression, avec 56 000 poids lourds transportés en 2012 par quatre navettes quotidiennes.

III. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF

Au sein de l'action n° 2 « Infrastructures de transport collectifs et ferroviaires », les transports collectifs sont concernés d'une part, par les concours qu'apporte l'AFITF aux opérations de modernisation et de développement du réseau en Île-de-France, et d'autre part, par la poursuite du développement des transports collectifs en site propre (TCSP).

Hors Île-de-France, au terme des deux premiers appels à projets en faveur des TCSP, l'État a engagé plus de 1,3 milliard d'euros, et plus de 1 000 kilomètres de lignes auront été construites ou mises en chantier d'ici la fin de l'année 2013. Un troisième appel à projets dédié aux TCSP a été lancé en mai 2013, et élargi aux projets de mobilité durable, notamment à des projets permettant l'information multimodale des usagers des transports collectifs ou favorisant le report modal.

IV. LE TRANSPORT ROUTIER

A. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 203 POUR 2014

Au sein du programme 203, l'action n° 1 « Développement des infrastructures routières » devrait bénéficier en 2014 de fonds de concours de l'AFITF à hauteur de 1,11 milliard d'euros en crédits de paiement.

Quant à l'action n° 12 « Entretien et exploitation du réseau routier national », elle est dotée de 340,8 millions d'euros en crédits de paiement pour 2014, à compléter par 325 millions d'euros de fonds de concours de l'AFITF (crédits de paiement). Ces fonds de concours seront utilisés, comme les années précédentes, pour des opérations de régénération du réseau routier national (110 millions d'euros), pour des opérations de mise en sécurité des tunnels (123,2 millions), pour divers aménagements de sécurité (22 millions), pour des investissements d'optimisation de la gestion du trafic (63,8 millions), et pour l'aménagement de trois aires pour les poids lourds (6 millions d'euros).

En matière routière, l'objectif fixé est désormais de limiter strictement l'augmentation de la capacité du réseau routier national au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou de besoins d'intérêt local, en limitant les impacts sur l'environnement. La modernisation des infrastructures routières nationales s'effectue principalement au travers de l'achèvement du volet routier des CPER 2000-2006 et des PDMI.

Interrogés par votre Rapporteur, les services du ministère des Transports ont souligné que le niveau des crédits consacrés à l'entretien du réseau routier national non concédé est globalement maintenu, mais que ce niveau constitue une limite basse à ne pas franchir, compte tenu des travaux indispensables. Il convient de prendre garde à ce que l'état de ce réseau routier ne se dégrade pas au point de rejoindre l'état du réseau ferroviaire.

À cet égard, les travaux nécessaires pour la mise en sécurité des tunnels (mise aux normes européennes, notamment en Île-de-France) dureront encore quelques années, et il serait pertinent qu'ensuite les enveloppes annuelles correspondantes soient maintenues pour être affectées à l'entretien des routes.

B. UNE NOUVELLE ACTUALITÉ POUR LES RELATIONS PROBLÉMATIQUES ENTRE L'ÉTAT ET LES CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES

Le réseau routier concédé, qu'il s'agisse des autoroutes ou des grands ouvrages à péage, n'entre pas directement dans le champ du projet de loi de finances côté « dépenses ». Mais votre Rapporteur a souhaité, comme l'année dernière, consacrer quelques développements au secteur autoroutier, pour lequel l'année 2013 aura été marquée par deux rapports : celui de la commission « Mobilité 21 », dont le scénario n° 2 préconise d'y consacrer plus de 4 milliards d'euros d'ici 2030 (*voir encadré ci-dessous*), et celui de la Cour des comptes sur les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes, publié en juillet 2013 [(1)]. De plus, un nouveau « plan de relance autoroutier » est en voie d'être conclu entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Les projets autoroutiers dans le scénario n° 2 de la commission « Mobilité 21 »

Cinq projets autoroutiers sont classés en « premières priorités » (projets dont l'engagement doit intervenir avant 2030) : le projet A31bis entre Toul et la frontière luxembourgeoise, le projet A45 Lyon-Saint-Etienne, le contournement d'Arles (A54), le projet de liaisonA28-A13 (contournement est de Rouen), et le projet A56 Fos-Salon. Leur coût total s'inscrit, en euros 2012, dans une fourchette de 4,1 à 4,34 milliards d'euros.

Sont classés dans les « secondes priorités » (projets dont l'engagement doit intervenir après 2030 et avant 2050) : le projet A 104 Méry-sur-Oise – Orgeval, le projet A319 Langres-Vesoul, le projet A355 « Grand Contournement Ouest » de Strasbourg (GCO), le projet de grand contournement autoroutier de Lyon, et le projet de contournement sud est de Lille. Le coût total de ces 5 projets est évalué entre 5,33 et 7,21 milliards en euros 2012.

À horizon plus lointain (projets à engager après 2050) sont placés : le projet A26 Troyes-Auxerre, deux projets relatifs à l'A51, le projet A 831 Fontenay-le-Comte – Rochefort, et le projet d'autoroute Machilly – Thonon-les-Bains.

1. Le système des concessions autoroutières

Suite à la privatisation des SEMCA en 2006, l'État a conclu avec dix-huit sociétés de tailles et de types différents des contrats de concession de longue durée, portant sur la construction, l'entretien et l'exploitation du patrimoine autoroutier (dont il demeure propriétaire), en contrepartie de la perception, par les concessionnaires, d'un droit d'utilisation de ces infrastructures acquitté par les usagers : le péage. Il y a actuellement environ 8 890 kilomètres d'autoroutes concédées, sur un réseau autoroutier total d'environ 11 000 kilomètres.

---

(1) Rapport de la Cour des comptes sur les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes, établi, à la demande du président de la commission des finances de l'Assemblée nationale, en application de l'article 58-2° de la loi organique du 1er août 2001 relative aux lois de finances (juillet 2013).

Chaque contrat de concession pose les règles applicables pour l'évolution des tarifs des péages jusqu'à la fin de la concession. Ces tarifs évoluent en fonction d'un coefficient lié à l'inflation. Le cadre de cette évolution est précisé tous les cinq ans par des « contrats de plan » conclus avec l'État. Ces contrats de plan visent à financer des investissements complémentaires en contrepartie d'une hausse des péages plus forte que celle prévue par les contrats de concession.

L'État contrôle chaque année les augmentations de péage pour vérifier qu'elles sont conformes aux clauses contractuelles (1), et vérifie également les conditions d'exploitation et la qualité du service aux usagers.

Des subventions d'investissement peuvent être versées aux concessionnaires par les collectivités publiques (État, régions, départements, communes) en tant que participations de ces collectivités aux opérations d'infrastructures sur le réseau des concessionnaires.

Les sociétés concessionnaires ont réalisé un chiffre d'affaires global de 8,45 milliards d'euros en 2011 (en euros courants hors taxes) et de 8,81 milliards en 2012. 69 % de leurs recettes proviennent du trafic de voitures et 31 % du trafic des poids lourds. Les quatre plus grands concessionnaires ont réalisé en 2012 respectivement 3,19 milliards d'euros de chiffre d'affaires (ASF/ESCOTA), 2,23 milliards (APRR/AREA), 1,6 milliard (SANEF/SAPN) et 1,2 milliard (COFIROUTE).

Le budget de l'État tire spécifiquement de l'activité de ces sociétés deux recettes : la taxe d'aménagement du territoire (TAT) et la redevance domaniale. Elles constituent deux des trois recettes pérennes de l'AFITF.

Au total les sociétés concessionnaires ont consacré aux investissements 1,9 milliard d'euros en 2012, et ont prévu d'en consacrer 1,9 milliard en 2013. Leur endettement total s'élève à 31 milliards d'euros (dont 6,2 milliards pour SANEF).

2. Le rapport de la Cour des comptes de juillet 2013 sur les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes

À la demande de la commission des finances de l'Assemblée nationale, la Cour des comptes a présenté, en juillet 2013, un rapport sur les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes. La Cour n'étant pas compétente pour contrôler les sociétés elles-mêmes, le rapport porte sur l'activité des services de l'État chargés des relations avec ces sociétés. Elle a analysé l'évolution des péages depuis dix ans et le contrôle par l'État du respect, par les sociétés concessionnaires, des obligations qu'elles ont contractées en contrepartie des hausses tarifaires obtenues ces dernières années, en particulier dans le cadre de la deuxième génération de contrats de plan discutés depuis 2009.

---

(1) Toutes les sociétés autoroutières augmentent les tarifs de leurs péages au 1er février.

Le rapport de la Cour formule des critiques d'une grande sévérité sur le dispositif actuel des concessions autoroutières. Comme l'a indiqué le Premier président de la Cour, M. Didier Migaud, lors de son audition par la commission des finances suite à la présentation de ce rapport, « *la qualité et la sécurité des infrastructures autoroutières [en France] sont unanimement reconnues et participent de l'attractivité économique du territoire ; il convient toutefois de s'assurer que le rapport entre le coût et l'efficacité soit le meilleur possible, ce qui est le rôle de la puissance publique lorsqu'elle négocie les concessions autoroutières et fixe l'évolution des péages*. »

Le Président Migaud a résumé ainsi les analyses de la Cour : « ***le ministère assure un meilleur suivi du respect des obligations par les concessionnaires, mais sans toujours tirer les conséquences du non-respect de celles-ci ; la négociation tarifaire ne permet pas de protéger les intérêts de l'État et ceux des usagers ; enfin, cette insuffisante maîtrise du cadre contractuel par l'État résulte d'un déséquilibre dans la négociation au profit des concessionnaires autoroutiers.*** »

Votre Rapporteur a auditionné d'une part, les services de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), et d'autre part, les représentants de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) et de la SANEF (Société des autoroutes du nord et de l'est de la France).

Il convient de distinguer deux débats. Le débat sur la privatisation des autoroutes en 2006 ne présente plus guère d'intérêt mais doit amener à réfléchir de manière approfondie à l'échéance des concessions pour anticiper celle-ci. Le débat sur l'efficience du contrôle qu'exerce l'État sur l'activité des concessionnaires se base sur l'analyse qu'a faite la Cour sur la période 2009-2012 ; M. Frédéric Cuvillier a indiqué aux membres de la commission que les services du ministère ont d'ores et déjà mis en œuvre plusieurs des recommandations de la Cour, notamment en limitant à 2 % l'augmentation des tarifs en 2013, et en fixant des règles claires concernant le taux de rentabilité des nouveaux investissements de ces sociétés.

Votre Rapporteur a retenu de ces auditions que le fonctionnement actuel du système des concessions autoroutières ne lui permet pas de proposer des solutions législatives pertinentes pour faire diminuer le prix des péages, sauf à renationaliser le réseau concédé. La base contractuelle du régime de concession repose sur des échanges constants entre les sociétés gestionnaires du réseau concédé et les services de l'État. Votre Rapporteur souhaite *a minima* que le Gouvernement veille à ce que ces derniers se voient affecter des moyens matériels suffisants pour contrôler efficacement les sociétés concessionnaires.

3. Le « plan de relance autoroutier » en cours de finalisation

Des négociations ont été engagées en 2012 entre l'État et les concessionnaires, portant sur une série de propositions présentées par ces sociétés

pour le financement d'un vaste programme d'investissements en échange d'un allongement de la durée de leurs concessions. Un programme de ce type avait été élaboré en 2009, dans le cadre du « Grenelle de l'environnement », sous la forme d'un « paquet vert » d'un milliard d'euros d'investissements à réaliser sur trois ans en échange d'un allongement d'un an de la durée des contrats.

Le montant total du nouveau plan de relance est estimé à 3,7 milliards d'euros : 2 milliards d'euros d'investissements pour le groupe Vinci au titre d'ASF et d'ESCOTA, 1 milliard d'euros d'investissements pour le groupe Eiffage au titre d'APRR et d'AREA, et 700 millions d'investissements pour le groupe Abertis au titre de SANEF. Une clause a été incluse dans l'accord pour que 55 % des travaux de BTP liés à ces investissements ne soient pas attribués à des entreprises appartenant à ces trois groupes.

Les sociétés concessionnaires, qui avaient déposé des recours contentieux contre l'augmentation de la redevance domaniale (+ 100 millions d'euros en 2013), ont confirmé à votre Rapporteur que ces recours ne seront pas maintenus une fois signé et validé l'accord sur les avenants aux contrats de concession, puisque l'allongement obtenu de la durée des concessions permet de compenser cette augmentation. La validation n'interviendra qu'après que ces avenants aient été déclarés par la Commission européenne conformes aux règles en vigueur du droit européen de la concurrence.

C. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « AIDES À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES »

Le compte d'affectation spéciale « aides à l'acquisition de véhicules propres » est alimenté par le produit de la taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules. Cette ressource est en forte diminution : 269,9 millions d'euros pour 2014 contre 403,6 millions d'euros dans la loi de finances pour 2013.

Le C.A.S finance essentiellement les aides à l'acquisition de véhicules propres (268,3 millions d'euros pour 2014), le solde étant consacré aux aides au retrait de véhicules polluants (1,6 million d'euros pour 2014). Le mécanisme incitatif du bonus-malus vise à inciter les acheteurs de véhicules neufs à privilégier les véhicules à faible niveau d'émission de CO_2 (avec un « superbonus » lorsque l'achat s'accompagne de la destruction simultanée d'un véhicule de plus de 15 ans), et à « désinciter », via le malus, l'achat des modèles les plus polluants.

La prévision de recettes pour 2014 prend en compte le renforcement du barème du malus automobile induit par l'article 37 de la première partie du projet de loi de finances pour 2014, et des hypothèses prudentes sur l'évolution du marché automobile. Le malus avait déjà été renforcé par la loi de finances pour 2013, avec un seuil d'application abaissé et des montants de malus augmentés ; cette démarche est poursuivie dans le projet de loi de finances pour 2014, en

abaissant de nouveau le seuil d'application de 5 g CO_2/km et en renforçant les tarifs du malus. En 2013, le dispositif du bonus-malus devrait afficher un déficit de 100 millions d'euros : c'est pourquoi, parallèlement au renforcement du malus, le PLF 2014 diminue les montants du bonus.

Selon les prévisions actualisées, la part des véhicules soumis au malus dans les ventes totales s'élèverait à 16,9 % en 2013, et l'objectif est de maintenir ce niveau en 2014. En ce qui concerne le bonus, les prévisions actualisées pour 2013 estiment à 35,4 % des ventes la part des véhicules en bénéficiant.

V. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 203 POUR LE TRANSPORT FLUVIAL

La part modale globale du transport fluvial demeure faible (prévision pour 2014 : 2,4 % du transport intérieur terrestre de marchandises), mais le trafic de conteneurs par voie navigable, qui a doublé entre 2000 et 2006, continue à progresser, malgré l'impact de la crise économique.

Le budget 2014 ne marque aucune rupture dans le domaine du transport fluvial. Les crédits budgétaires que l'État versera à Voies navigables de France (VNF) en 2014 sont stables par rapport à 2013, et représenteront **265,35 millions d'euros**, tant en engagements qu'en paiements. Cette subvention constitue la participation de l'État au financement :

- du fonctionnement de l'établissement, y compris l'impact de l'évolution de la masse salariale à la suite du transfert à VNF des services de navigation de l'État (auparavant mis à sa disposition) ;

- et des opérations d'investissement, conformément aux priorités fixées par le contrat d'objectifs et de performance liant VNF à l'État.

Dans le budget de VNF pour 2013, la subvention de l'État représentait environ le tiers des ressources. Outre cette subvention à l'opérateur VNF, les moyens budgétaires de l'État au service du transport fluvial incluent des fonds de concours versés par l'AFITF pour assurer la part de l'État dans le volet fluvial des contrats de projets ou de développement. Pour l'année 2013, le budget de l'AFITF prévoyait au total 74 millions d'euros de crédits d'intervention dans le secteur fluvial, dont 3 millions d'euros pour les CPER.

Les actions de régénération et de modernisation menées par VNF porteront en priorité sur le réseau principal à grand gabarit. La mise en œuvre, au 1er janvier 2013, de la réforme de VNF apparaît positive. **Votre Rapporteur souhaite néanmoins souligner l'importance d'assurer à VNF les moyens nécessaires à une gestion performante du réseau dont cet établissement a la charge.**

Votre Rapporteur souhaite souligner que le transport fluvial doit être encouragé à travers des mesures incitatives en direction de la batellerie, dont la

flotte a besoin d'être modernisée. Les acteurs de la batellerie ont d'ores et déjà commencé leur mutation afin de s'adapter aux nouvelles exigences de la navigation fluviale à l'échelle européenne. La modernisation du réseau français doit aller de pair avec la rénovation de la flotte fluviale, afin que la batellerie française puisse faire concurrence notamment à celles du Nord de l'Europe.

Le programme 203 inclut également un montant de 7,6 millions d'euros en engagements et en paiements pour le soutien du transport combiné maritime et fluvial, et un montant de 700 000 euros pour le soutien économique aux transporteurs fluviaux et maritimes qui a pour principal objet en 2014 d'assurer la participation de l'État, aux côtés de VNF, au plan d'aide à la modernisation et à l'innovation 2013-2017, validé par la Commission européenne.

Ce plan, d'un montant global de 22,5 millions d'euros, comporte des aides à la modernisation de la flotte et à l'innovation. VNF gère ces aides ainsi que, le cas échéant, les abondements des collectivités territoriales intéressées.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. AUDITION DE M. FRÉDÉRIC CUVILLIER, MINISTRE DÉLÉGUÉ CHARGÉ DES TRANSPORTS, DE LA MER ET DE LA PÊCHE (2 OCTOBRE 2013)

http://www.assemblee-nationale.fr/14/cr-dvp/13-14/c1314004.asp#P2_84

II. EXAMEN DES CRÉDITS (7 NOVEMBRE 2013)

À l'issue de l'audition en commission élargie de M. Philippe Martin, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, et de M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche *(voir compte rendu officiel de la commission élargie du jeudi 7 novembre 2013*, sur le site Internet[(1)] de l'Assemblée nationale), la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné pour avis, sur les rapports pour avis de M. Jacques Krabal, Mme Geneviève Gaillard, MM. Denis Baupin, M. Jean-Marie Sermier, Rémi Pauvros, Jacques Alain Bénisti et Jean-Christophe Fromantin, les crédits de la mission *« Écologie, développement et mobilité durables ».*

M. le président Jean-Paul Chanteguet. 6 amendements ont été déposés par notre collègue Bertrand Pancher, mais ils ne sont pas défendus.

M. Denis Baupin. Monsieur le président, je souhaite formuler une protestation : deux amendements qui avaient été déposés par le groupe Écologiste, placés par leurs auteurs dans les articles non rattachés du projet de loi de finances, ont été déplacés par le service de la Séance et rattachés à la mission « *Écologie, développement et mobilité durables* », après l'article 63. Or, en raison de leur placement initial, seuls les députés Écologistes membres de la commission des finances avaient le droit de les signer, et je ne peux donc pas les défendre ici aujourd'hui. Bien entendu, nous les re-déposerons en vue de l'examen en séance publique, mais je vois là un vrai problème, qui a d'ailleurs été évoqué en Conférence des Présidents.

Ces deux amendements visent à faire prendre en compte les risques que font peser sur les finances de l'État un certain nombre d'engagements pris en matière de sûreté nucléaire, qu'il s'agisse de démantèlement ou de déchets. Nous demandions la présentation d'un rapport sur ces risques.

---

(1) *http://www.assemblee-nationale.fr/14/budget/plf2014/commissions_elargies/cr/*

M. Pierre-Alain Muet, vice-président de la commission des finances. La procédure d'examen des lois de finances est différente de la procédure législative ordinaire, ce qui explique que les amendements déposés en commission des finances ne puissent être signés que par les membres de celle-ci.

M. Christian Eckert, rapporteur général de la commission des finances. C'est en effet la procédure propre aux lois de finances, et le point particulier évoqué par M. Denis Baupin n'est ni contraire au règlement, ni inhabituel. La Conférence des Présidents a effectivement évoqué cette question, et le Président Claude Bartolone a indiqué qu'une réflexion sera menée sur ce sujet.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous en venons au vote sur les crédits de la mission.

Suivant l'avis favorable de M. Jacques Krabal, Mme Geneviève Gaillard, MM. Denis Baupin et Rémi Pauvros, et contrairement à l'avis défavorable de MM. Jean-Marie Sermier et Jacques Alain Bénisti, M. Jean-Christophe Fromantin s'abstenant, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a donné ***un avis favorable*** *à l'adoption des crédits relatifs à la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».*

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer :

M. Daniel BURSAUX, directeur général,

Mme Christine BOUCHET, chef de service de l'administration générale et de la stratégie (SAGS),

M. Christophe SAINTILLAN, directeur des infrastructures de transport (DIT),

M. Thierry GUIMBAUD, directeur des services de transport (DST),

M. Laurent PROBST, sous-directeur de la gestion du réseau autoroutier concédé,

Mme Donatienne BRILLANT, directrice de cabinet.

Agence de financement des infrastructures de France (A.F.I.T.F) :

M. Philippe DURON, député du Calvados, président de l'Agence,

M. Jean-Claude PARAVY, secrétaire général.

Réseau Ferré de France (R.F.F.) :

M. Jacques RAPPOPORT, président,

Mme Marie-Reine du BOURG, responsable affaires publiques et relations parlementaires.

Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F) :

M. Christophe FANICHET, directeur Intercités,

M. Pierre MESSULAM, directeur de la stratégie, de l'innovation, de la recherche et de la régulation,

Mme Karine GROSSETÊTE, conseillère parlementaire.

Association des sociétés françaises d'autoroutes (A.S.F.A.) :

M. Pierre COPPEY, président

M. Jean MESQUI, délégué général.

Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (S.A.N.E.F.) :

M. Alain MINC, président

M. François GAUTHEY, directeur général.